

(19) RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
INSTITUT NATIONAL  
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE  
PARIS

(11) N° de publication :  
(à n'utiliser que pour les  
commandes de reproduction)

2 805 568

(21) N° d'enregistrement national :  
00 02475

(51) Int Cl<sup>7</sup> : F 02 D 43/00, F 02 D 41/30, F 01 N 3/023, 3/035

(12)

## DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

(22) Date de dépôt : 28.02.00.

(30) Priorité :

(71) Demandeur(s) : PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILES  
SA — FR.

(43) Date de mise à la disposition du public de la  
demande : 31.08.01 Bulletin 01/35.

(56) Liste des documents cités dans le rapport de  
recherche préliminaire : Se reporter à la fin du  
présent fascicule

(60) Références à d'autres documents nationaux  
apparentés :

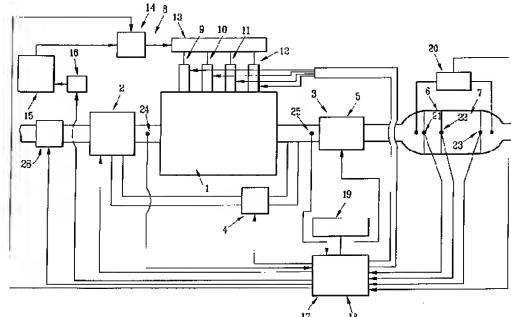
(72) Inventeur(s) : ALHINC NATHALIE et LE TALLEC  
PATRICE.

(73) Titulaire(s) :

(74) Mandataire(s) : CABINET LAVOIX.

(54) SYSTEME D'AIDE A LA REGENERATION D'UN FILTRE A PARTICULES INTEGRE DANS UNE LIGNE  
D'ECHAPPEMENT D'UN MOTEUR DIESEL DE VEHICULE AUTOMOBILE.

(57) Ce système est caractérisé en ce que le moteur (1) est  
associé à différents organes et à des moyens (17) de  
contrôle du fonctionnement de ces organes pour piloter le  
fonctionnement du moteur, ces moyens étant en outre adaptés  
pour déclencher une phase de régénération du filtre à particules  
par combustion des particules piégées dans celui-ci  
en enclenchant une phase d'injections multiples de carbu-  
rant dans les cylindres du moteur pendant leur phase de dé-  
tente, et en ce que des moyens (4) de recyclage de gaz  
d'échappement en entrée du moteur comprennent une élec-  
trotaranne proportionnelle dont le fonctionnement est piloté  
par les moyens de contrôle (17) en fonction d'informations  
délivrées par une sonde Lambda  $\lambda$  proportionnelle (24) dis-  
posée en entrée du moteur, pour réguler le recyclage des  
gaz d'échappement en fonction de la teneur en oxygène  
des gaz en entrée du moteur, lors de la phase de régénéra-  
tion du filtre.



FR 2 805 568 - A1



La présente invention concerne un système d'aide à la régénération d'un filtre à particules intégré dans une ligne d'échappement d'un moteur Diesel de véhicule automobile.

On sait que la réduction des émissions polluantes liées au fonctionnement des moteurs des véhicules automobiles et en particulier des moteurs Diesel est un souci permanent des constructeurs.

Différents systèmes ont déjà été développés dans l'état de la technique pour réduire le niveau de ces émissions polluantes en particulier en utilisant un filtre à particules intégré dans la ligne d'échappement.

10 Cependant, la gestion du fonctionnement de celui-ci et en particulier la gestion de sa régénération génère encore des difficultés.

Le but de l'invention est donc de les résoudre.

15 A cet effet, l'invention a pour objet un système d'aide à la régénération d'un filtre à particules intégré dans une ligne d'échappement d'un moteur Diesel de véhicule automobile, caractérisé en ce que le moteur est associé à différents organes, parmi lesquels :

- des moyens d'admission d'air dans le moteur,
- des moyens de recyclage de gaz d'échappement du moteur en entrée de celui-ci,
- 20 - un turbocompresseur,
- un catalyseur d'oxydation disposé en amont du filtre à particules dans la ligne d'échappement ;
- un système d'alimentation commune en carburant des cylindres du moteur, comportant des injecteurs à commande électrique, associés à ces cylindres,
- 25 - des moyens d'ajout au carburant d'un additif destiné à se déposer sur le filtre à particules pour abaisser la température de combustion des particules piégées dans celui-ci,
- des moyens d'acquisition d'informations relatives à différents paramètres de fonctionnement du moteur et des organes associés à celui-ci, et
- 30 - des moyens de contrôle du fonctionnement des moyens d'admission, des moyens de recyclage, du turbocompresseur et/ou du système d'alimentation pour piloter le fonctionnement du moteur, ces moyens étant en outre adaptés

pour déclencher une phase de régénération du filtre à particules par combustion des particules piégées dans celui-ci en enclenchant une phase d'injections multiples de carburant dans les cylindres du moteur pendant leur phase de détente, et en ce que les moyens de recyclage des gaz d'échappement comprennent une 5 électrovanne proportionnelle dont le fonctionnement est piloté par les moyens de contrôle en fonction d'informations délivrées par une sonde Lambda  $\lambda$  proportionnelle disposée en entrée du moteur, pour réguler le recyclage des gaz d'échappement en fonction de la teneur en oxygène des gaz en entrée du moteur, lors de la phase de régénération du filtre.

10 L'invention sera mieux comprise à la lecture de la description qui va suivre, donnée uniquement à titre d'exemple et faite en se référant au dessin annexé qui représente un schéma synoptique illustrant un moteur Diesel de véhicule automobile, et les différents organes associés à celui-ci.

15 On a en effet représenté sur cette figure, un moteur Diesel de véhicule automobile qui est désigné par la référence générale 1.

Ce moteur Diesel est associé à des moyens d'admission d'air en entrée de celui-ci, qui sont désignés par la référence générale 2.

En sortie, ce moteur est associé à une ligne d'échappement qui est désignée par la référence générale 3.

20 Des moyens de recyclage de gaz d'échappement du moteur en entrée de celui-ci sont également prévus et sont désignés par la référence générale 4.

Ces moyens sont alors interposés par exemple entre la sortie du moteur et les moyens 2 d'admission d'air dans celui-ci.

25 La ligne d'échappement peut également être associée à un turbocompresseur désigné par la référence générale 5 et plus particulièrement à la portion de turbine de celui-ci, de façon classique.

Enfin, la ligne d'échappement comporte un catalyseur d'oxydation désigné par la référence générale 6, disposé en amont d'un filtre à particules désigné par la référence générale 7, dans la ligne d'échappement.

30 Le moteur est également associé à un système d'alimentation commune en carburant des cylindres de celui-ci. Ce système est désigné par la référence générale 8 sur cette figure et comporte par exemple des injecteurs à commande électrique associés à ces cylindres.

Dans l'exemple de réalisation représenté, le moteur est un moteur à quatre cylindres et comporte donc quatre injecteurs à commande électrique, respectivement 9,10,11 et 12.

Ces différents injecteurs sont associés à une rampe d'alimentation 5 commune en carburant désignée par la référence générale 13 et reliée à des moyens d'alimentation en carburant désignés par la référence générale 14, comprenant par exemple une pompe à haute pression.

Ces moyens d'alimentation sont reliés à un réservoir de carburant désigné par la référence générale 15 et à des moyens d'ajout à ce carburant d'un 10 additif destiné à se déposer sur le filtre à particules pour abaisser la température de combustion des particules piégées dans celui-ci.

En fait, cet additif peut par exemple être contenu dans un réservoir auxiliaire désigné par la référence générale 16 associé au réservoir de carburant 15, pour permettre l'injection d'une certaine quantité de cet additif dans le carburant. 15

Enfin, ce moteur et les différents organes qui viennent d'être décrits sont également associés à des moyens de contrôle de leur fonctionnement désignés par la référence générale 17 sur cette figure, comprenant par exemple tout 20 calculateur approprié 18 associé à des moyens de stockage d'informations 19, et raccordé en entrée à différents moyens d'acquisition d'informations relatives à différents paramètres de fonctionnement de ce moteur et de ces organes, ce 25 calculateur étant alors adapté pour contrôler le fonctionnement des moyens d'admission, des moyens de recyclage, du turbocompresseur et/ou du système d'alimentation pour piloter le fonctionnement du moteur et notamment le couple engendré par celui-ci en fonction des conditions de roulement du véhicule, de façon 30 classique.

C'est ainsi par exemple que ce calculateur est relié à un capteur de pression différentielle 20 aux bornes du catalyseur et du filtre à particules, respectivement 6 et 7, et à des capteurs de température 21,22 et 23, respectivement en amont du catalyseur, entre ce catalyseur et le filtre à particules et en aval de ce filtre à particules dans la ligne d'échappement. 30

Le calculateur reçoit également une information de teneur en oxygène des gaz en entrée du moteur à partir d'une sonde Lambda  $\lambda$  proportionnelle dé-

signée par la référence générale 24 sur cette figure, disposée en entrée du moteur.

Le calculateur peut également recevoir une information de teneur en oxygène des gaz d'échappement du moteur à partir d'une autre sonde Lambda  $\lambda$  5 proportionnelle 25 intégrée dans la ligne d'échappement de celui-ci.

En sortie, ce calculateur est adapté pour piloter les moyens d'admission d'air, les moyens de recyclage de gaz d'échappement, le turbocompresseur, les moyens d'ajout au carburant de l'additif, les moyens d'alimentation en carburant de la rampe commune et les différents injecteurs associés aux cylindres du moteur. 10

En particulier, ce calculateur est adapté pour déclencher une phase de régénération du filtre à particules par combustion des particules piégées dans celui-ci en enclenchant une phase d'injections multiples de carburant dans les cylindres du moteur pendant leur phase de détente.

15 Les particules émises par le moteur au cours de son fonctionnement sont en effet piégées dans le filtre à particules. Il convient alors de régénérer celui-ci régulièrement par combustion de ces particules.

Avantageusement, les moyens 4 de recyclage des gaz d'échappement du moteur en entrée de celui-ci comprennent une électrovanne 20 proportionnelle qui est pilotée par les moyens de contrôle 17 en fonction des informations délivrées par la sonde Lambda  $\lambda$  proportionnelle 24, et éventuellement celles délivrées par la sonde Lambda 25, pour réguler le recyclage des gaz d'échappement en entrée du moteur en fonction de la teneur en oxygène des gaz en entrée du moteur, lors de la phase de régénération du filtre à particules.

25 Ceci permet alors notamment de mieux contrôler le déroulement de la régénération du filtre par combustion des particules.

Le calculateur 18 peut également être adapté pour piloter le fonctionnement du turbocompresseur 5 et plus particulièrement sa pression de consigne de suralimentation afin de réguler la teneur en oxygène des gaz en entrée du moteur et/ou le fonctionnement de moyens de contrôle 26 de la température des gaz en entrée du moteur comprenant par exemple tout échangeur approprié de façon classique, disposé en entrée du moteur. 30

## REVENDICATIONS

1. Système d'aide à la régénération d'un filtre à particules intégré dans une ligne d'échappement d'un moteur Diesel de véhicule automobile, caractérisé en ce que le moteur (1) est associé à différents organes, parmi lesquels :

5                   - des moyens (2) d'admission d'air dans le moteur,

                  - des moyens (4) de recyclage de gaz d'échappement du moteur en entrée de celui-ci,

                  - un turbocompresseur (5),

                  - un catalyseur d'oxydation (6) disposé en amont du filtre à particules

10                   10 (7) dans la ligne d'échappement ;

                  - un système (8) d'alimentation commune en carburant des cylindres du moteur, comportant des injecteurs à commande électrique (9,10,11,12), associés à ces cylindres,

                  - des moyens (16) d'ajout au carburant d'un additif destiné à se déposer sur le filtre à particules (7) pour abaisser la température de combustion des particules piégées dans celui-ci,

15                   - des moyens (20,21,22,23,24) d'acquisition d'informations relatives à différents paramètres de fonctionnement du moteur et des organes associés à celui-ci, et

20                   - des moyens (17) de contrôle du fonctionnement des moyens d'admission, des moyens de recyclage, du turbocompresseur et/ou du système d'alimentation pour piloter le fonctionnement du moteur, ces moyens étant en outre adaptés pour déclencher une phase de régénération du filtre à particules par combustion des particules piégées dans celui-ci en enclenchant une phase

25                   25 d'injections multiples de carburant dans les cylindres du moteur pendant leur phase de détente, et en ce que les moyens (4) de recyclage des gaz d'échappement comprennent une électrovanne proportionnelle dont le fonctionnement est piloté par les moyens de contrôle (17) en fonction d'informations délivrées par une sonde Lambda  $\lambda$  proportionnelle (24), disposée en entrée du moteur, pour réguler le recyclage des gaz d'échappement en fonction de la teneur en oxygène des gaz en entrée du moteur, lors de la phase de régénération du filtre.

30

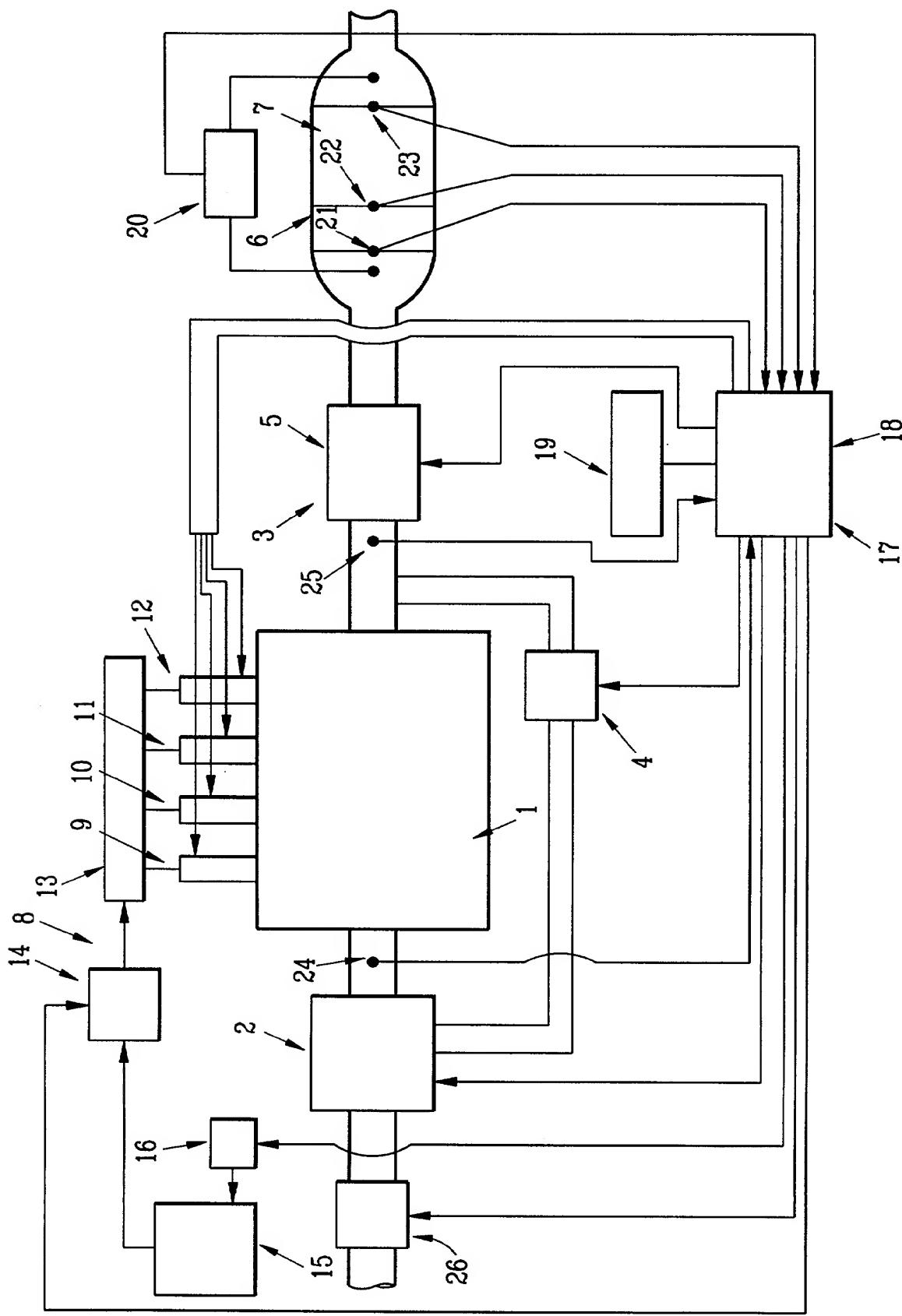
2. Système selon la revendication 1, caractérisé en ce que les moyens de contrôle (17) sont également adaptés pour piloter le fonctionnement de moyens (26) de contrôle de la température des gaz en entrée du moteur afin de réguler la teneur en oxygène des gaz admis dans celui-ci.

5 3. Système selon la revendication 1 ou 2, caractérisé en ce que les moyens de contrôle (17) sont également adaptés pour piloter le fonctionnement du turbocompresseur (5) afin de réguler la teneur en oxygène des gaz admis dans le moteur en pilotant la pression de consigne de suralimentation du turbocompresseur.

10 4. Système selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce qu'une autre sonde Lambda  $\lambda$  proportionnelle (25) est associée à la ligne d'échappement (3) du moteur et raccordée aux moyens de contrôle (17) pour délivrer à ceux-ci, une information de teneur en oxygène des gaz d'échappement du moteur.

15 5. Système selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que les moyens de recyclage (4) comprennent une électro-vanne proportionnelle.

1/1



**RAPPORT DE RECHERCHE  
PRÉLIMINAIRE**

 établi sur la base des dernières revendications  
 déposées avant le commencement de la recherche

2805568

N° d'enregistrement  
nationalFA 583654  
FR 0002475

DOCUMENTS CONSIDÉRÉS COMME PERTINENTS		Revendication(s) concernée(s)	Classement attribué à l'invention par l'INPI
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes		
A	US 6 003 303 A (PETER-HOBLYN JEREMY D ET AL) 21 décembre 1999 (1999-12-21) * colonne 5, ligne 66 - colonne 6, ligne 55 * * colonne 13, ligne 28 - colonne 14, ligne 60; figure 1 * ---	1	F02D43/00 F02D41/30 F01N3/023 F01N3/035
A	EP 0 843 084 A (TOYOTA MOTOR CO LTD) 20 mai 1998 (1998-05-20) * colonne 2, ligne 30 - ligne 36 * * colonne 3, ligne 31 - ligne 56; figure 1 * ---	1,3-5	
A	FR 2 774 421 A (PEUGEOT) 6 août 1999 (1999-08-06) * page 5, ligne 7 - ligne 24; figure 1 * ---	1,2,5	
A	LANGKABEL G I: "LA PLUS GRANDE INVENTION DEPUIS LE MOTEUR DIESEL" REVUE AUTOMOBILE, HALLWAG S.A. BERNE, CH, vol. 94, no. 19, 6 mai 1999 (1999-05-06), page 21 XP000825692 ISSN: 0035-0761 * abrégé * ---	1	DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHÉS (Int.Cl.7)
A	FR 2 771 449 A (ECIA EQUIP COMPOSANTS IND AUTO) 28 mai 1999 (1999-05-28) * page 5, ligne 3 - ligne 23; figure 1 * -----	1	F01N F02D F02M
2			
		Date d'achèvement de la recherche	Examinateur
		15 novembre 2000	Schmitter, T
CATÉGORIE DES DOCUMENTS CITÉS			
X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire			
T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet bénéficiant d'une date antérieure à la date de dépôt et qui n'a été publié qu'à cette date de dépôt ou qu'à une date postérieure. D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant			